

Communauté urbaine de Bordeaux



Barrière Saint-Augustin à Bordeaux

Hypothèse d'implantation du centre d'exploitation des bus sur le site Lescure

Etude de faisabilité et de prédimensionnement



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Juin 2011

Provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Cette étude de faisabilité porte sur la définition des besoins pour la restructuration du centre d'exploitation des bus aujourd'hui réparti sur les différents sites de la barrière Saint-Augustin. Elle consiste à tester l'installation de ce programme sur les terrains Lescure (dimensionnement des emprises, fonctionnalités essentielles) et d'évaluer les contraintes qui en découlent (techniques réglementaires, urbanistiques). Ce travail vise également à apprécier la compatibilité du programme aux objectifs de valorisation du site.



Équipe projet

Chef de projet
Nicolas Drouin

Équipe projet
José Branco
Isabelle Lèbre
Romain Deux

Atelier de Production Graphique
Thierry Bucau

Avec la collaboration de
Joëlle Martineau

Code étude : 11 B 2343 - Bordeaux Saint Augustin - Dépôt Lescure



Sommaire

1 | Rappel du contexte général et des objectifs publics initiaux

- 1.1 Les sites opérationnels et leurs spécificités
- 1.2 Les enjeux posés par la reconversion du site Lescure
- 1.3 Les objectifs de reconquête urbaine validés en 2007

2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

- 2.1 Les principales composantes programmatiques du centre d'exploitation des bus
- 2.2 Le cadre réglementaire et les contraintes d'insertion
- 2.3 Les scénarios d'aménagement étudiés

3 | Analyse comparée et conclusion

- 3.1 Analyse multicritère des scénarios
- 3.2 Les limites du couple programme / site

Note de synthèse



La Communauté urbaine de Bordeaux a souhaité confier à l'a-urba, dans le cadre du programme de travail multipartenarial, une étude de faisabilité portant sur l'insertion d'un centre d'exploitation de bus sur le site Lescure.

Cette démarche fait suite à l'étude « Projet de restructuration du site Lescure », réalisée par l'a-urba, en mars 2007. Ce travail a permis d'esquisser une première ébauche pour la programmation d'une opération d'aménagement d'ensemble sur les trois sites du secteur Saint-Augustin.

La présente étude de faisabilité s'inscrit dans la perspective d'une valorisation patrimoniale de la halle de remisage des ateliers Lescure, suite aux recommandations du Club UNESCO de la Ville de Bordeaux.

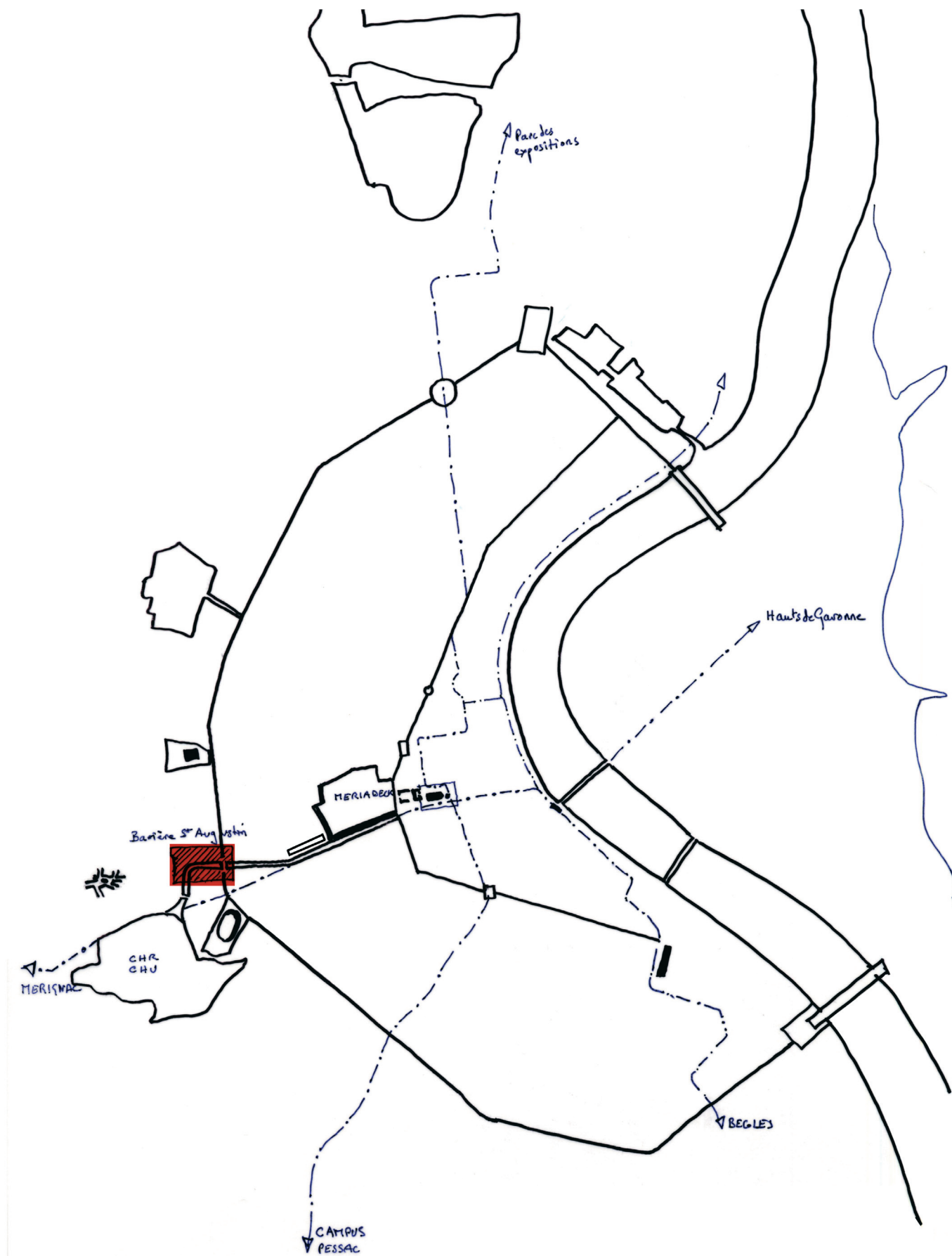
Elle propose dans un premier temps un rapide rappel des enjeux urbains posés par le site et des objectifs généraux portés par la collectivité.

L'analyse des besoins programmatiques est suivie de deux hypothèses d'aménagement dimensionnées. Ces schémas permettent d'apprécier l'adéquation entre le programme fonctionnel du centre d'exploitation des bus et les caractéristiques du site d'accueil.

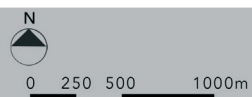
Une analyse multicritères éclaire les conditions de faisabilité (techniques, réglementaires, opérationnelles), ainsi que les limites imposées par le programme choisi, compte tenu des objectifs publics affichés en faveur de la valorisation urbaine de la Barrière Saint-Augustin et des plus-values attendues pour le quartier.



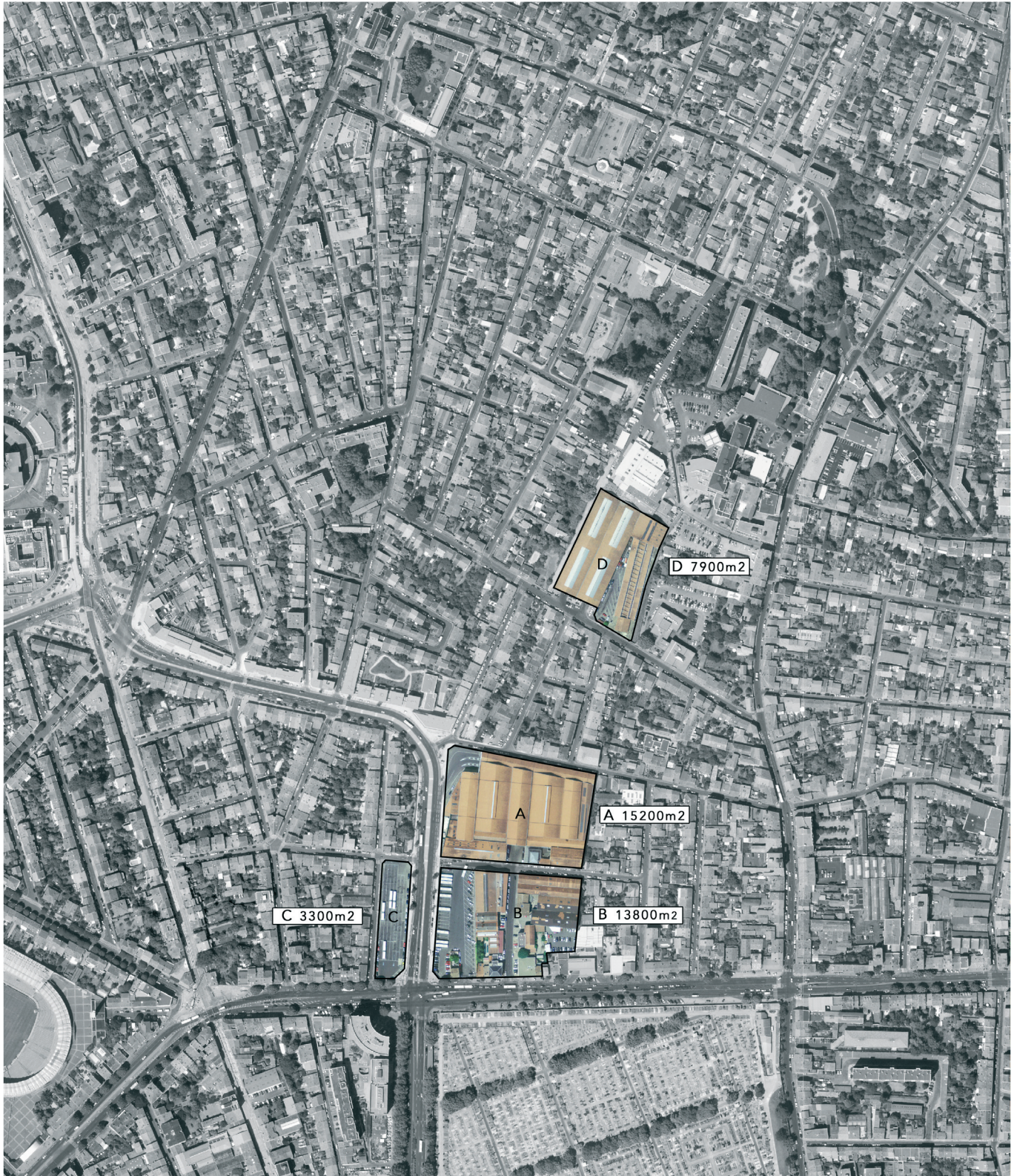
1 | Rappel du contexte général et des objectifs publics initiaux



Ville de Bordeaux - Site Lescure
Plan de Situation



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine



Ville de Bordeaux - Site de Lescure
 Les sites d'exploitation des bus
 Situation existante



1 | Rappel du contexte général et des objectifs publics initiaux

1.1 | Les sites opérationnels et leurs spécificités

Pour mémoire, trois sites opérationnels aujourd'hui occupés par la régie des transports publics sont en quête de transformation. Les différents sites sont historiquement interdépendants en raison de l'éclatement des fonctions d'exploitation et de maintenance des bus. Leur évolution ne peut qu'être envisagée dans le cadre d'une opération d'ensemble (phasages et transferts progressifs sous forme d'opérations tiroirs à envisager, quelle que soit l'option programmatique retenue sur le site Lescure).

Ces trois sites présentent les particularités suivantes :

- un gisement foncier qui avoisine 4 ha, le site Lescure représentant à lui seul presque 3 ha ;
- une proximité entre ces terrains permettant d'envisager une opération d'aménagement d'ensemble, aux effets « levier » sur le quartier Saint Augustin ;
- une localisation géographique stratégique aux abords de la ceinture des boulevards proche d'équipements de niveau régional (CHU, CHR, secteur Mériadeck, stade Lescure) ;
- une qualité de desserte et une visibilité de premier ordre pour au moins deux des trois sites évolutifs, la proximité du tramway d'agglomération ;
- un contexte urbain dynamisé par la perspective du projet engagé sur le site Carreire.

Au regard de l'ampleur que revêt le site Lescure et de l'interdépendance fonctionnelle entre les trois secteurs considérés comme malléables, le choix du programme central privilégié sur Lescure oriente de fait la stratégie d'ensemble et les complémentarités programmatiques (y compris les hypothèses de mutualisation possibles entre sites, à l'instar du stationnement résidentiel ou des services et équipements de proximité à l'attention des habitants actuels et futurs du quartier). Il convient de rappeler notamment les capacités de Lescure estimées à 27.000 m² (toutes activités confondues).

Vue aérienne du site Lescure



source a-urba orthophoto

1 | Rappel du contexte général et des objectifs publics initiaux

1.2 | Les enjeux posés par la reconversion du site Lescure

Sur le plan urbain, les sites de Lescure et de l'Allée des Pins, ainsi que la frange sud du boulevard Georges Pompidou, constituent une opportunité de premier ordre pour la réalisation d'une opération majeure. La rareté du foncier disponible en limite de l'hypercentre rive gauche, desservi par la ceinture des boulevards, ainsi que la situation d'interface entre de grands équipements métropolitains et le centre du quartier Saint-Augustin font du site Lescure, une « pièce urbaine » stratégique dans la mise en lien des territoires situés de part et d'autre des boulevards.

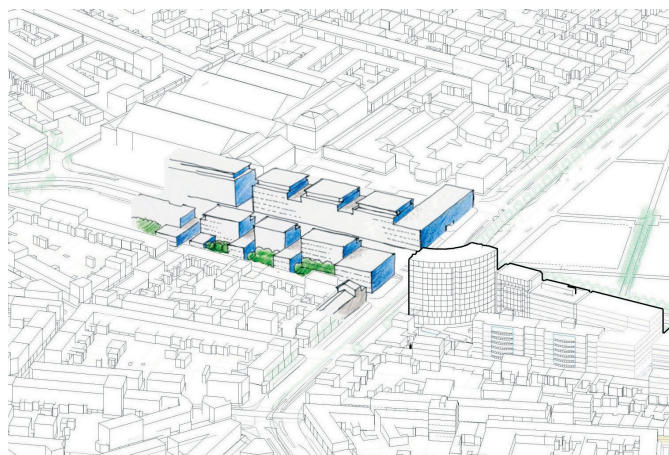
Pour rappel, les principaux enjeux partagés ont trait aux questions suivantes :

- l'opportunité de créer une nouvelle polarité de services et d'équipements de proximité, à l'image des « barrières » traditionnelles de Bordeaux ;
- cette hypothèse suppose une programmation répondant aux besoins du quartier de Saint-Augustin (commerces et services de proximité, « locomotive » commerciale et locaux complémentaires d'activités), ainsi que d'une configuration adaptée des lieux (synergies entre programmes, stationnement et accessibilité tous modes, lisibilité) ;
- l'achèvement de la composition urbaine initiée par l'opération des Portes de Bordeaux et la « couture urbaine » avec les tissus résidentiels existants ;
- la programmation de logements conventionnés et plus généralement d'une offre habitat diversifiée (étudiants et chercheurs, hébergement de courte durée, primo-accédants).

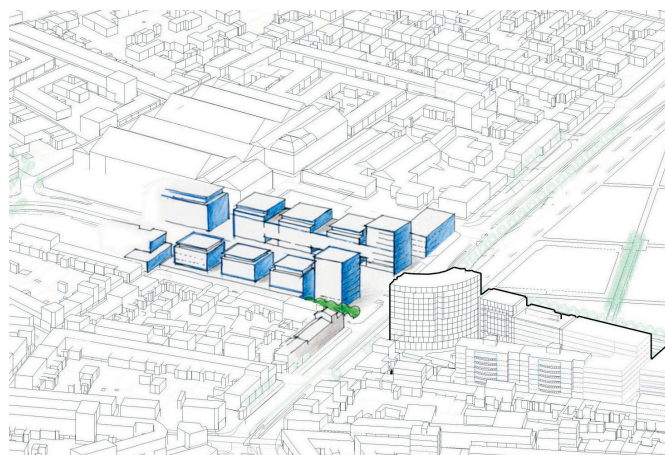
S'agissant des aspects liés à la gestion des transports en commun, le site Lescure bénéficie d'une localisation géographique intéressante vis-à-vis de l'organisation du réseau de transport urbain (bonne couverture du cadran sud de l'agglomération, optimisation des circuits, accès des chauffeurs...).

Ces différents enjeux sont à considérer avec attention dans l'optique d'un maintien du centre d'exploitation des bus à Lescure.

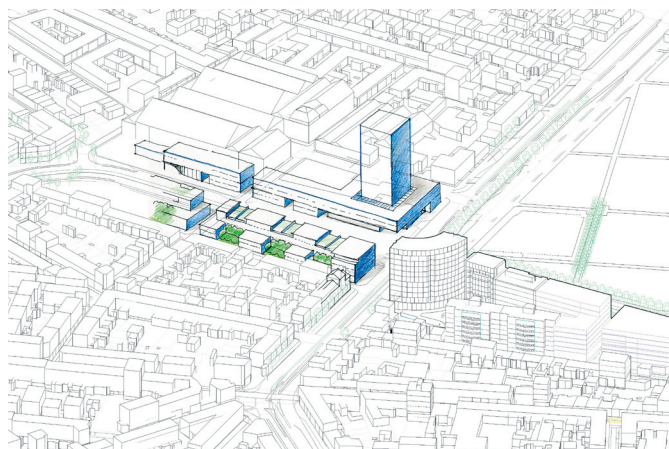
Les illustrations ci-après donnent à voir quelques hypothèses volumétriques permettant de juger de l'ambition affichée sur le site Lescure



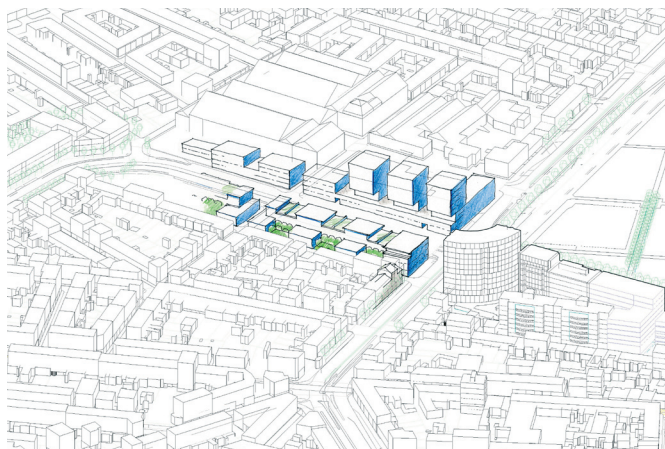
1. Le règlement de secteur porté au PLU aujourd'hui (h = 18 m sur l'ensemble du site)



2. L'effet de seuil (h = 25 m à l'angle des boulevards, h = 18 m avenue Pompidou)



3. Un contrepoint à l'immeuble "Portes de Bordeaux" (h > 30 m face au cimetière, h = 12 m en registre couvant avenue Pompidou)



4. Une asymétrie affirmée de part et d'autre des boulevards et de l'avenue Pompidou (h = 25 m à l'entrée de l'avenue Pompidou face au cimetière, h = 12 m pour le registre couvant de l'avenue)

Source : Etude « Barrière Saint-Augustin à Bordeaux - Projet de restructuration du site Lescure, a'urba, mars 2007 »

1 | Rappel du contexte général et des objectifs publics initiaux

1.3 | Les objectifs de reconquête urbaine validés en 2007

L'étude des hypothèses d'aménagement proposée dans le cadre de l'étude de programmation initiée en 2007 a mis en exergue la volonté de privilégier une occupation mixte du site Lescure, dans l'hypothèse où le centre d'exploitation serait maintenu et restructuré in situ. Cet objectif répond aux enjeux de valorisation urbaine, dans l'objectif de concrétiser l'idée d'un nouveau pôle de services au droit des boulevards.

Sans prendre position sur le scénario privilégié, les orientations retenues permettent de faire émerger les objectifs suivants :

- favoriser le déploiement de programmes d'animation sur la périphérie de l'îlot (valorisation commerciale des rez-de-chaussée et diffusion sur les espaces publics structurants) ;
- optimiser l'occupation foncière (au sol et de manière verticale) afin de tendre au mieux vers un équilibre financier global ;
- améliorer les perméabilités visuelles et d'usages à l'échelle du quartier (préservation des perspectives, cheminements doux, recyclage des allées existantes...) ;
- créer un signal urbain au droit des boulevards et qualifier sur le plan architectural les façades sur l'espace public (débat sur la figure urbaine souhaitée) ;
- encourager les synergies entre les différents programmes complémentaires proposés à l'échelle des trois sites d'intervention...

Ces options ont motivé le désir de reconsidérer l'actuel règlement d'urbanisme du PLU, dans l'optique d'optimiser la constructibilité et d'apporter plus de souplesse opérationnelle. Cette modification s'inscrit dans la perspective de la levée du périmètre d'attente du projet global au titre de l'article L.123-2a du code de l'urbanisme (zone de gel) qui expire en juillet 2011.



2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

Diagramme de programmation



2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

2.1 | Les principales composantes programmatiques du centre d'exploitation des bus

Sont à prendre en compte pour l'insertion du programme sur la parcelle :

- 200 places de stationnement pour les véhicules personnels employés sur site ;
- 170 stationnements bus dont 70 sous la halle (110 m² / bus) et 100 sur parking de aménagé en deux niveaux (170 m² / bus) ;
- au niveau du fonctionnement de la halle :
65 stationnements bus, dépôt/stockage et la partie équipements extérieurs ;
- une valorisation du site avec intégration de programmes de bureaux sur les boulevards (scénario 2).

2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

2.2 | Le cadre réglementaire et les contraintes d'insertion

- Le site est classé aujourd'hui en **UCV1**, secteur de centre ville à destination de programmes mixtes.

- **Les règles d'implantation** de constructions sont différentes dans les deux bandes de constructibilité définies ci-après (dans le cas général) :

- **Dans la bande A :**

Sur une profondeur de 17 mètres dans le cas général = 100 %.

- **Dans la bande B :**

Sur une profondeur comprise entre 17 m et la limite de fond de terrain dans le cas général = 30 %.

L'emprise au sol des constructions

S'il se confirme que l'entrepôt Lescure est considéré comme « construction et installation d'intérêt général », l'emprise au sol n'est pas réglementée (l'occupation peut donc être portée à 100 % de l'assiette foncière). Les bandes A et B sont alors constructibles, sans limite d'occupation.

La gestion des limites

Concernant les constructions nouvelles, les rez-de-chaussée aveugles sont interdits. En secteur UCV, Les constructions doivent s'intégrer à la séquence de voie dans laquelle elle s'insèrent en tenant compte de la composition des façades limitrophes, des rythmes horizontaux et de la volumétrie des toitures.

Concernant le schéma d'orientation

Le site n'est pas concerné par des orientations d'aménagement réglementaires inscrites au PLU.

Contraintes d'insertion

La halle et ses annexes ont été reconnues par le Club UNESCO comme éléments du patrimoine industriel local devant être conservés et mis en valeur dans le cadre du projet. La perspective sur l'axe reliant la halle au boulevard du Président Wilson a, par ailleurs, été identifiée comme un exemple de composition urbaine à préserver.

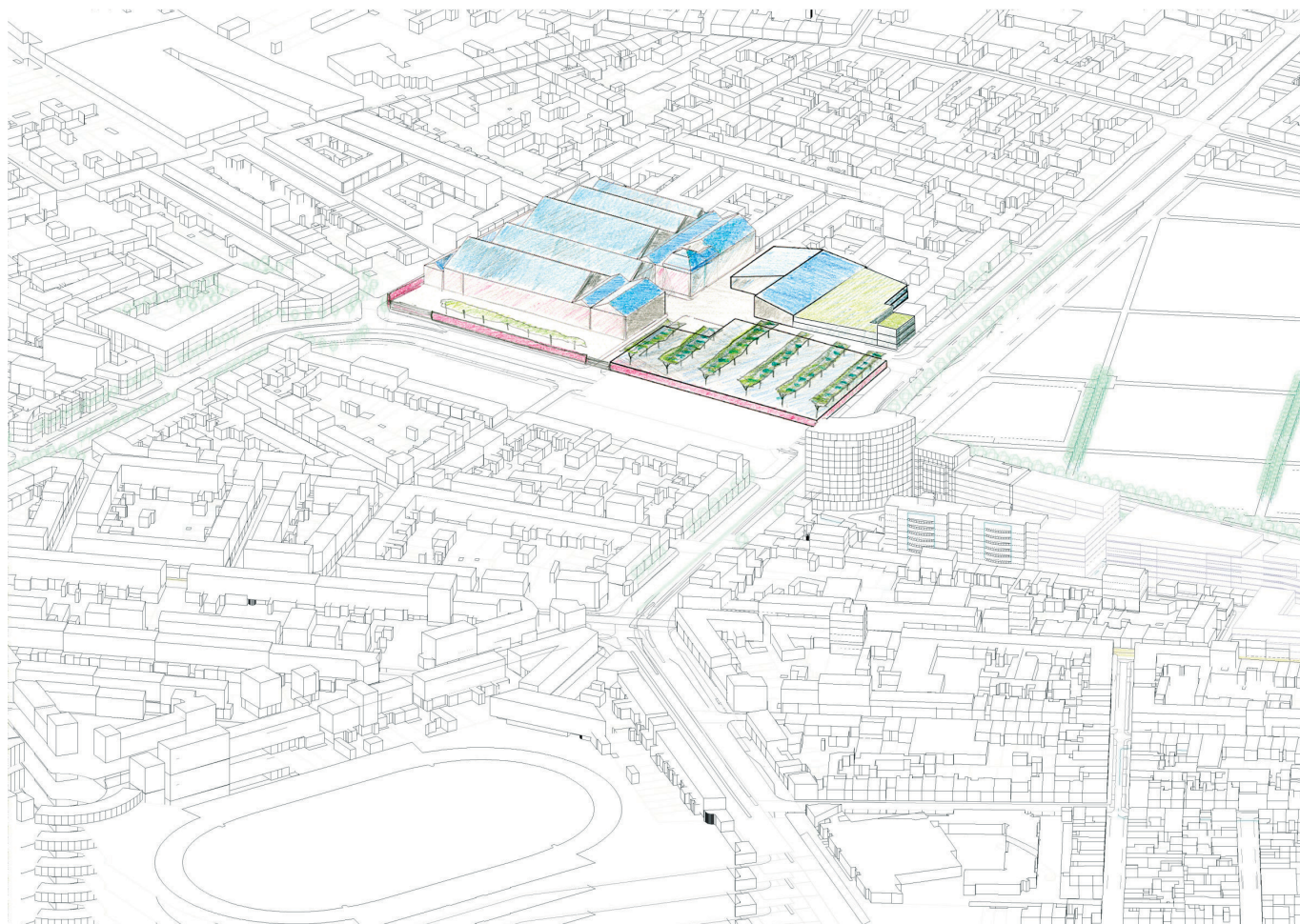
Stationnement (sous réserve de validation des services instructeurs des permis de construire)

En considérant que les installations liées à l'exploitation du réseau bus sont assimilables à des équipements d'intérêt général, les besoins en places de parking pour les employés feraient l'objet d'une étude de dimensionnement spécifique (pas de normes imposées dans ce cas). Les programmes complémentaires (tertiaire, commerces et services) devront se conformer aux règles en vigueur, susceptibles d'évoluer dans la perspective de la révision du PLU (application d'une norme « plafond » envisageable pour les programmes de bureau).

Hauteur

Le terrain Lescure bénéficie d'une hauteur constructible bonifiée à 18 mètres (disposition spécifique portée au plan de zonage).

Hypothèse volumétrique du scénario 1



2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

2.3 | Les scénarios d'aménagement étudiés

• Scénario 1

Le scénario 1 propose une occupation de la parcelle dans les limites de l'assiette foncière aujourd'hui maîtrisée.

L'emprise 1 est totalement destinée au stationnement des bus.

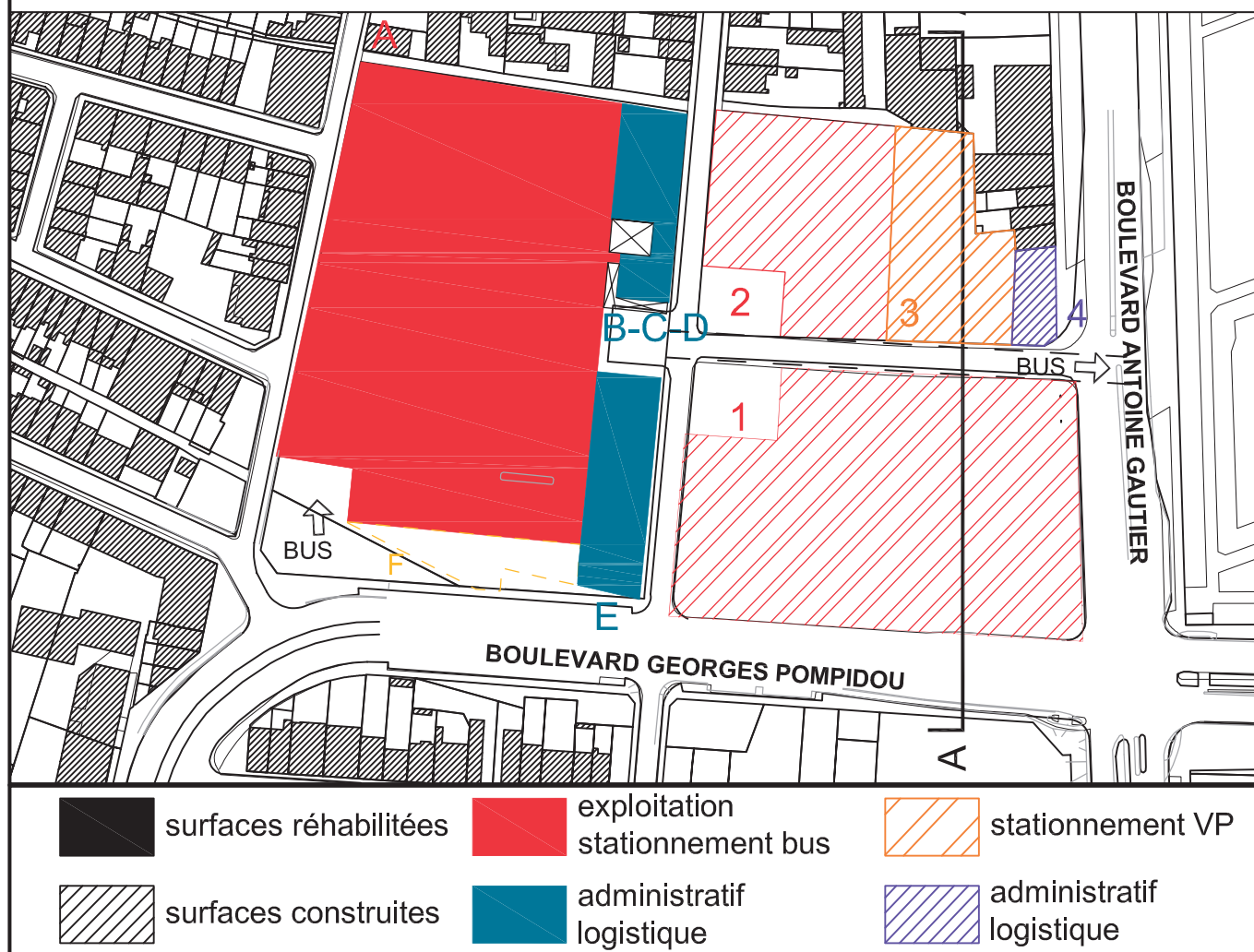
L'emprise 2 correspond au programme de l'atelier à proximité directe de la halle A.

L'emprise 3 est destinée au stationnement des véhicules du personnel et des chauffeurs (200 places), sur deux niveaux.

L'emprise 4 correspond à une partie des programmes des bureaux propres à l'exploitation des bus sur le site Lescure.

Les emprises B-C-D-E regroupent les programmes de bureaux propres à l'exploitation des bus sur le site Lescure.

Centre d'exploitation avec façade commerciale sur l'îlot Nord boulevard Antoine Gautier
Répartition de programme | échelle 1:2000ème



coupe AA' | échelle 1:1000ème

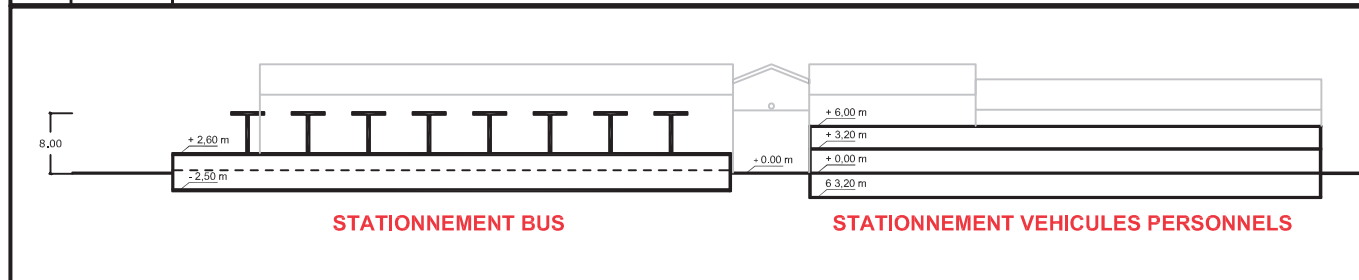


Tableau des surfaces disponibles

	A	B	C	D	E	TOTAL
RDC	10,300	675	62	193	1154	----
Etage 1	----	675	62	193	1154	----
Etage 2	----	675	62	193	----	----
Combles	----	445	41	127	762	----
Surface totale disponible	10.290	2.470	227	706	3070	16.763

Distribution du programme

A-10.300 m² disponibles

> DEPOT | STOCKAGE

RDC : 1.254 m²

> ATELIER (Equipements extérieurs)

RDC : 1.682 m²

> Stationnement

Bus en RDC : 65X110m²= 7.150 m² (stationnement existant)

B-C-D - 930 m² RDC & 2.415 m² Etages

> DIRECTION

RDC : 564 m²

Etage : 1.620 m²

> EXPLOITATION

RDC : 120 m²

Etage : 420 m²

> MOBIBUS

RDC : 108 m²

E - 1.154 m² RDC & 1916 m² Etage

> EXPLOITATION LESCURE

RDC : 600 m² (à proximité de la halle A)

Etage : 152.4 m²

> Patrimoine

RDC : 258 m² (obligatoire) + 238 m² Etage : 1.040 m²

> Informatique

Etage : 510 m²

emprise 1 - 7.888 m²

> stationnement BUS

RDC surélevé & sous-sol semi-enterré : **15.750 m²** (soit 105 bus X 150 m²)

emprise 2 - 2.878 m²

> ATELIER

RDC : 2.656 m²

emprise 3 - 1.823 m²

> Stationnement Véhicules personnels

3 niveaux : 200 places X 25 m² = 5000 m²

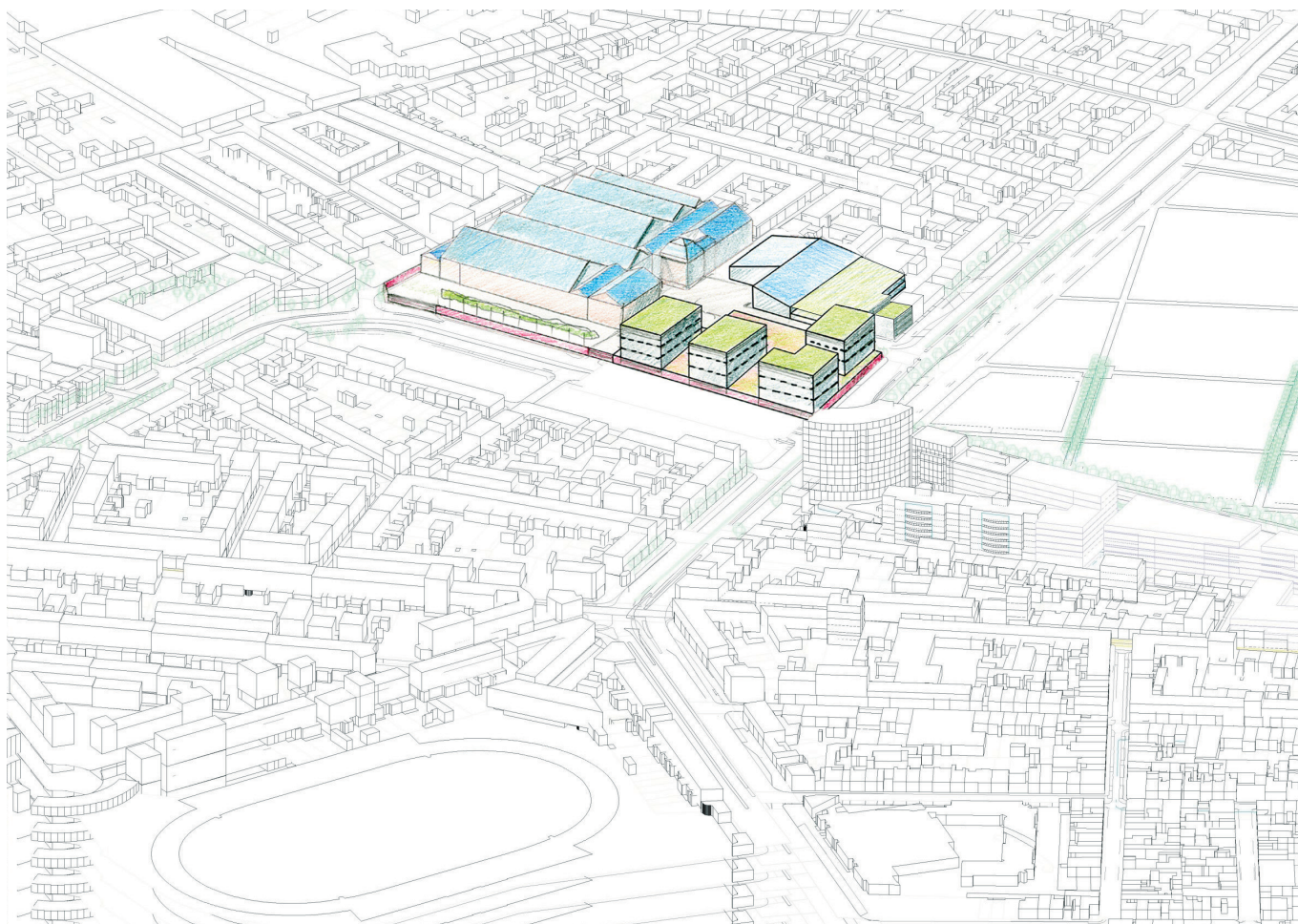
1 niveau ss-sol : 1.354 m² _ 2 niveaux rdc & étage : 2 X 1.823 m²

emprise 4 - 333 m²

> RDC 333 m² D. Marketing

> Etages 333 m² D. Marketing
300 m² Direction

Hypothèse volumétrique du scénario 2



2 | Le programme du centre d'exploitation et les hypothèses d'installation

• Scénario 2

Le scénario propose une variante au scénario 1 avec l'adjonction de programmes de bureaux dans un souci de valorisation foncière sur l'emprise 1. Les gabarits construits à l'angle des boulevards sont ici simulés à 18 mètres (R+3, sur dalle à deux niveaux).

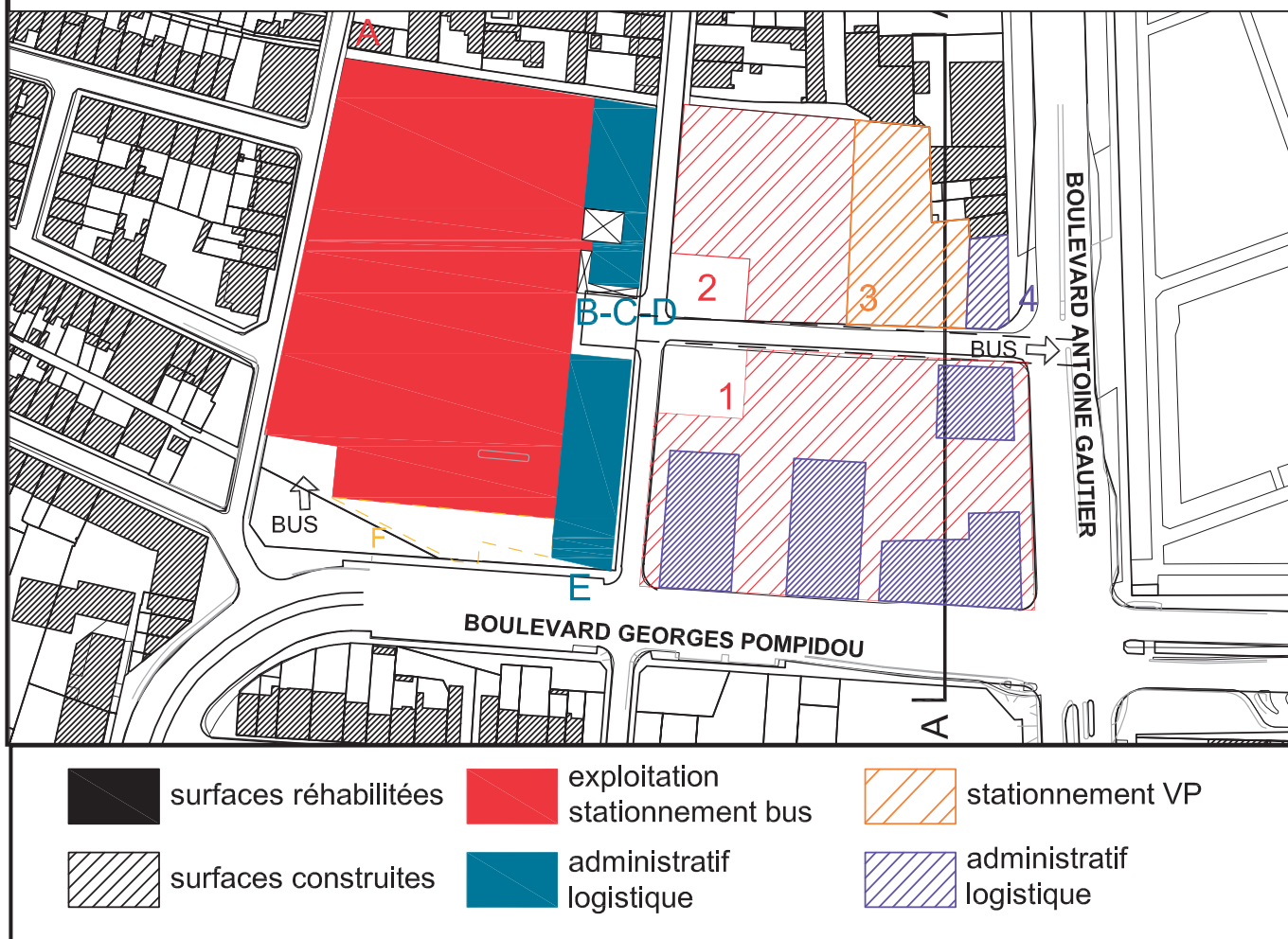
Les stationnements dévoués à ces programmes sont mutualisés sur l'emprise 3, avec un niveau supplémentaire de stationnements.

L'ensemble offre un front bâti mieux structuré en écho au programme immobilier qui pourrait voir le jour en frange sud du boulevard Pompidou.

Les accès des employés rattachés à ce dernier programme pourraient être gérés depuis l'espace public. Un jardin sur dalle (privilégiant un usage privé) permettrait de valoriser les pieds d'immeubles.

Pour des raisons de sécurité, l'ensemble des espaces de stationnement des bus sont couverts et enveloppés d'une façade perméable.

Centre d'exploitation avec façade commerciale sur l'îlot Nord boulevard Antoine Gautier
Répartition de programme | échelle 1:2000ème



coupe AA' | échelle 1:1000ème

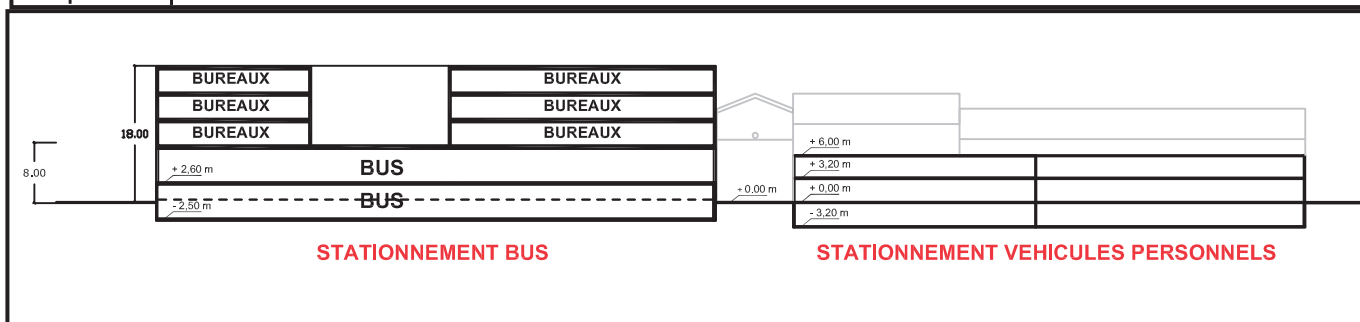


Tableau des surfaces disponibles

	A	B	C	D	E	TOTAL
RDC	10.300	675	62	193	1154	----
Etage 1	----	675	62	193	1154	----
Etage 2	----	675	62	193	----	----
Combles	----	445	41	127	762	----
Surface totale disponible	10.290	2.470	227	706	3070	16.763

Distribution du programme

A-10.300 m² disponibles

> DEPOT | STOCKAGE

RDC : 1.254 m²

> ATELIER (Equipements extérieurs)

RDC : 1682 m²

> Stationnement

Bus en RDC : 65X110m²= 7150 m² (stationnement existant)

B-C-D - 930 m² RDC & 2.415 m² Etages

> DIRECTION

RDC : 564 m²

Etage : 1.620 m²

> EXPLOITATION

RDC : 120 m²

Etage : 420 m²

> MOBIBUS

RDC : 108 m²

E - 1.154 m² RDC & 1916 m² Etage

> EXPLOITATION LESCURE

RDC : 600 m² (à proximité de la halle A)

Etage : 152.4 m²

> Patrimoine

RDC : 258 m² (obligatoire) + 238 m² Etage : 1.040 m²

> Informatique

Etage : 510 m²

emprise 1 - 7.888 m²

> stationnement BUS

RDC surélevé & sous-sol semi-enterré : **15.750 m²** (soit 105 bus X 150 m²)

> 3 NIVEAUX DE BUREAUX (9624 M² AU TOTAL)

emprise 2 - 2.878 m²

> ATELIER

RDC : 2.656 m²

emprise 3 - 1.823 m²

> Stationnement Véhicules personnels sur 3 niveaux :

200 places X 25 m² = 5000 m²

1 niveau ss-sol : 1.354 m² _ 2 niveaux rdc & étage : 2 X 1.823 m²

emprise 4 - 333 m²

> RDC 333 m² D. Marketing

> Etages 333 m² D. Marketing

300 m² Direction



3 | Analyse comparée et conclusion

3 | Analyse comparée et conclusion

2.3 | Analyse multicritère des scénarios

	Scénario 1	Scénario 2
Valorisation urbaine	- Faible mise en valeur de l'angle bâti sur boulevard (RDC). - Perspective sur les halles maintenue.	- Signal urbain en écho aux Portes de Bordeaux. - Fréquentation de l'espace public encouragé par les programmes tertiaires. - Perspective sur les halles maintenues.
Optimisation foncière	- Pas de mixité programmatique envisagée.	- 8.810 m² complémentaires (commerces et tertiaires). - Charges foncières commercialisables.
Flexibilité	- Pas de capacités d'extension pour le centre d'exploitation.	- Pas de capacités d'extension pour le centre d'exploitation. - Programmes tertiaires variables selon hauteurs choisies et dimensionnement des émergences. - Valorisation de la dalle R+1 selon options (terrasses, jardins). - Stationnement emplois tertiaires à programmer en supplément.
Fonctionnalités et cohabitations	- Fonctionnement du centre d'exploitation bus satisfaisant, sans contraintes majeures.	- Fonctionnement du centre d'exploitation bus satisfaisant, sans contraintes majeures. - Division du projet en volumes et circulations verticales autonomes (contraintes incendie).
Faisabilité technique et opérationnelle	- Contraintes de phasage à l'échelle des 3 sites à envisager en phase travaux.	- Contraintes de phasage à l'échelle des 3 sites à envisager en phase travaux. - Surcoûts sur structures génie civil (charges liées aux volumes additionnels). - Nuisances sonores à prendre en compte.
Contraintes réglementaires	- Pas de contrainte spécifique, sous réserve de classement du projet en « équipement d'intérêt collectif ».	- Pas de contrainte spécifique, sous réserve de classement du projet en « équipement d'intérêt collectif ». - Limitation du stationnement tertiaire à étudier au regard de l'offre TC (économies globales recherchées).

3 | Analyse comparée et conclusion

3.2 | Les limites du couple programme / site

En tout état de cause, ces deux scénarios font apparaître les limites liées à l'implantation du centre d'exploitation des bus.

Les besoins surfaciques exprimés par le gestionnaire et la maîtrise d'ouvrage conduisent à occuper 95 % de l'assiette foncière disponible, laissant peu de marge pour des extensions futures.

Les variables autorisées consisteraient donc à imaginer un programme complémentaire de type activités tertiaires (compatible avec le centre d'exploitation). Ce programme pourrait s'implanter au niveau supérieur du parking réservé aux bus.

Les contraintes de sécurité (risques d'exploitation liées à la présence de bus fonctionnant au gaz naturel) obligent à dégager l'ensemble des rez-de-chaussée des volumes semi-enterrés. Cette sujétion incontournable ne permet pas de valoriser de manière satisfaisante les rez-de-chaussée avec des locaux d'activités (commerces et services).

L'impact architectural des rez-de-chaussée et l'absence de fonctions susceptibles d'animer l'espace public ne contribue pas pleinement à la fabrication d'un lieu « vivant » et attractif, tel qu'imaginé dans le projet de création d'une nouvelle barrière sur les boulevards.

Sur le plan patrimonial, les deux scénarios préservent les perspectives d'origine sur l'entrée des halles mais n'autorisent pas une ouverture du lieu au public (atelier de maintenance, dépôt d'approvisionnement et stationnement investissant l'intégralité du volume).

Néanmoins, en l'absence de site de substitution, le terrain Lescure remplit les conditions techniques nécessaires au bon fonctionnement du centre d'exploitation du réseau de bus. Aussi, il conviendrait de balayer l'ensemble des alternatives envisageables pour l'implantation de ce programme, avant toute décision qui impliquerait l'immobilisation de ce terrain à long terme (durée d'exploitation estimée à 50 ans).

Annexe | Détail programmatique

Direction		m²	situation	remarques
Direction		300	Étage	
	Direction	36	Étage	
	secrétariat	48	Étage	
	courrier	60	Étage	
	salle réunion	120	Étage	
	accueil standard	36	Étage	
Direction générale de la comptabilité		342	Étage	
	Direction	24	Étage	
	bureaux techniques	72	Étage	
	comptabilité	144	Étage	
	local technique	24	Étage	
	archives	54	Étage	
	toilettes	24	Étage	
D. Communication		264	Étage	
	Direction	24	Étage	
	bureaux techniques	54	Étage	
	archives	18	Étage	
	toilettes		Étage	
	salle réunion		Étage	
	infographie	168	Étage	
D. Projet entreprise DRH		582	Étage	
Direction		582	Étage	
	Direction	24	Étage	
	bureaux administratifs	18	Étage	
	bureaux techniques RH	126	Étage	
	Paie	108	Étage	
	formation	42	Étage	
	salle de formation	96	Étage	
	archives	24	Étage	
	toilettes	18	Étage	
	salle de réunion	30	Étage	
	salle de sport	102	Étage	dissociable de la Dt
locaux sociaux		996		
CE		252		
	bureaux administratifs	90	Étage	
	accueil	24	RDC	
	stockage	60	RDC	
	local technique	54	Étage	
	assistante sociale	24	Étage	
médecine du travail		120	Étage	
	cabinet médical	30	Étage	
	salle d'attente	18	Étage	
	administratifs	18	Étage	
	salle technique	36	Étage	
	toilettes	18	Étage	
Restauration		480		
	Restaurant	360	RDC	
	production	120	RDC	
Représentation syndicale		144	Étage	

Annexe | Détail programmatique

suite

D. Marketing CI		666		
Direction		666		
	Direction	24	Étage	
	bureaux administratifs	24	Étage	
	bureaux techniques	234	Étage	
	archives	24	Étage	
	local technique	18	Étage	
	toilettes	18	Étage	
	salle réunion	30	Étage	
	Vente par correspondance	210	RDC	
	CIT Centre de information	84	Étage	
Informatique		510		
Direction		510	Étage	
	Direction	24	Étage	
	bureaux administratifs	180	Étage	
	Plateforme test	96	Étage	
	Salle Machine	72	Étage	
	Bureau pour intervenants extérieurs	36	Étage	
	stockage matériel	84	Étage	
	toilettes	18	Étage	
D. Exploitation		540		
Direction		540		
	Direction	24	Étage	
	bureaux administratifs	36	Étage	
	bureaux techniques	216	Étage	
	affrètements	54	Étage	
	archives	24	Étage	
	local technique	18	Étage	
	toilettes	18	Étage	
	salle de réunion	30	Étage	
	VP (exploitation Lescure)	120	RDC	
D. MMP Patrimoine		1536		
Direction		420	Étage	
	Direction	24	Étage	
	bureaux administratifs	36	Étage	
	bureaux techniques	234	Étage	
	archives	48	Étage	
	local technique	36	Étage	
	toilettes	12	Étage	
	salle réunion	30	Étage	
Magasin central		1038		
	Responsables	24	RDC	
	bureaux	54	RDC	
	Stockage & habillement	780	Étage	
	magasin organe relais	180	RDC	
	accueil/ déchargement		RDC	
Achats		78		
	Acheteurs	36		
	archives	24	étage mais à proximité du magasin organe	
	Fournisseurs	18		

Annexe | Détail programmatique

suite

Expl. Lescure		752,4		
	responsable UPA	18	Étage	
	encadrement yc volant	98,4	Étage	
	encadrement VP	36	Étage	
	VP (DEX)			pm
	Accueil contentieux fraude			pm
	Salle de repos	84	RDC	
	prose de service	84	RDC	
	salle monnayeur	12	RDC	
	WC + vestiaire H	300	RDC	
	WX+vestiaire F	120	RDC	
Mobibus		108		
	Responsable	18	RDC	
	encadrement	30	RDC	
	prise de service	24	RDC	
	vestiaires	36	RDC	
Dépôt		1254	RDC	
	Responsable atelier	24		
	Chef d'équipe/Planning	72		
	Local Pneus	144		
	Ateliers établis	120		
	Outils	30		
	Local peinture/solvants	30		
	Distribution huiles, Li. REF	240		
	Cuve huiles			
	Cuve fuel			
	add blue			
	magasin pièces détachées	240		
	stockage volumineux (mezza)	120		
	Vestiaire-wc douches H	120		
	Vestiaire-wc douches F	18		
	local technique	60		
	local entretien	36		
Atelier		4338,4	RDC	
Fosse de maintenance		712,8		
	5 aires	594		
	1 aire pour les mines	118,8		
Aire de maintenance		1770		
	10 aires	1716		
	1 aire mobibus	54		
stockage		36		
	cuve gasoil			
	déchets et benne de tri	36		
locaux extérieurs		138		
	Machinerie et produits de lavage	18		
	compresseur gaz	120		
Équipements extérieurs		1682,4		
	Machine à laver plus châssis	348		
	Station GO+E/S	1334,4		
Stationnements		30000	RDC	
bus	170 bus	25000		
véhicules	200 places	5000		



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | Juin 2011